TRANSPORTS CANADA
VÉRIFICATION DU PROGRAMME DU FONDS DE CESSION DES PORTS

Sommaire des constatations issues de la vérification pour la période allant du 1er avril 2000 au 31 mars 2003

May 2004

TRANSPORTS CANADA
Vérification du Programme du Fonds de cession des ports
Sommaire des constatations issues de la vérification pour la période allant du 1er avril 2000 au 31 mars 2003

Table des matières

Page

1. Introduction 1
   1.1 Mandat 1
   1.2 Contexte dans lequel s'inscrit le Programme du Fonds de cession des ports 1
   1.3 Stratégie de vérification 2
   1.4 Méthodologie 3
2. Sommaire des constatations issues de la vérification 4
   2.1 Objectif 1 – Diligence raisonnable et saine gestion du programme 4
   2.2 Objectif 2 – Contrôle du programme 6
   2.3 Objectif 3 – Reddition de comptes du programme 9

Annexe A – Accords de contribution examinés

1. Introduction

1.1 Mandat

Services de vérification et de conseils de Transports Canada a demandé à la société PricewaterhouseCoopers LLP (PwC) de fournir des services professionnels en vue de procéder à une vérification du Programme du Fonds de cession des ports.

Voici les objectifs mentionnés dans l'Énoncé des travaux reçu de Transports Canada et daté du 8 septembre 2003 :

a) Assurer la diligence raisonnable et la saine gestion du Programme du Fonds de cession des ports;
b) Assurer le contrôle du Programme du Fonds de cession des ports;
c) Assurer la reddition de comptes du Programme du Fonds de cession des ports.

La vérification a couvert les accords de contribution conclus entre le 1er avril 2000 et le 31 mars 2003.

1.2 Contexte dans lequel s'inscrit le Programme du Fonds de cession des ports

Le 14 décembre 1995, le gouvernement du Canada énonçait dans la Politique maritime nationale son intention de rationaliser le réseau national de transport maritime. Ce cadre de politique englobe le Programme de cession des ports. Au 31 mars 2003, 446 des 549 ports publics et installations portuaires publiques exploités initialement par Transports Canada ont été cédés, démolis ou ont perdu leur statut de port public.

Le 18 avril 1996, le ministre des Transports a reçu du Conseil du Trésor l'approbation des conditions régissant le Programme de cession des ports, y compris l'autorisation de créer le Fonds de cession des ports. Le Programme de cession des ports doté d'une enveloppe de financement de 125 millions $ sur six ans était initialement financé par TC et devait se terminer le 31 mars 2002. Ce programme a obtenu une prorogation d'un an jusqu'au 31 mars 2003, et par la suite, il a obtenu une autre prorogation de trois ans jusqu'au 31 mars 2006, avec un financement de 50 millions $.

Le Programme de cession des ports est conforme à une stratégie de transfert de terrains et de biens meubles garantissant les principes suivants :

- toute offre qui entraînerait des pertes financières pour l'État à la suite d'une cession sera refusée;
- l'État obtient le meilleur prix pour les terrains portuaires et autres biens;
- le nouveau propriétaire de port ne pourra profiter d'un gain fortuit issu de la vente subséquente des terrains, des biens et/ou des biens meubles;
- Transports Canada maintiendra pleinement ses responsabilités fiduciaires à l'égard des Premières nations.

Le Fonds est utilisé à des fins telles que :

- Fournir une aide afin de rendre les installations portuaires existantes conformes à des normes minimales de sécurité ou d'exploitation;
- Assumer une partie des coûts engagés par le cessionnaire appelé à se conformer aux dispositions réglementaires ou à des exigences en matière d'assurance, telles que les questions environnementales;
- Études de faisabilité;
- Fournir une aide financière pour ce qui est des frais juridiques directement liés aux négociations pour la cession du port;
- Acquérir une propriété si les biens empiètent sur une autre propriété.

Après la cession, des analyses et des études détermineront dans certains cas le besoin de verser une aide financière au nouveau propriétaire du port. Lorsque cette situation se produit, un accord de contribution est négocié afin de fournir à l'administration portuaire des fonds pour entretenir et/ou exploiter le port.

La cession des ports publics permet aux collectivités d'être propriétaires des installations locales, de contrôler l'usage de ces installations, d'établir leur propre structure tarifaire (s'il y a lieu) et de déterminer les niveaux de service et d'entretien propres aux situations locales. Transports Canada peut, quant à lui, grâce au processus susmentionné atteindre son objectif, qui est de se désister de l'exploitation directe des ports régionaux/locaux à l'échelle nationale.

Les administrations régionales de Transports Canada sont chargées de la gestion et de la surveillance du financement sous forme de contribution.

Dans le cadre de la politique du Conseil du Trésor sur les programmes de paiements de transfert, les gestionnaires du programme doivent établir un cadre de contrôle adéquat pour assurer le respect des conditions des accords. Cette vérification avait pour objet de rassurer la haute direction de Transports Canada concernant la diligence raisonnable de ce programme.

1.3 Stratégie de vérification

Afin d'évaluer les trois objectifs de la vérification définis par Services de vérification et de conseils, les critères suivants ont été examinés pendant la vérification :

1. Un cadre de contrôle efficace est en place et est utilisé par les gestionnaires du programme afin de surveiller les accords de contribution conclus avec les administrations portuaires.
   a. Ce cadre de contrôle est consigné par écrit et est constamment utilisé dans tous les bureaux régionaux.

b. Le cadre de contrôle renferme une disposition pour évaluer le risque afin de déterminer la surveillance requise et il comprend un plan annuel de vérification des bénéficiaires.

2. La direction du programme possède toutes les ressources nécessaires sur le plan financier, humain et matériel pour faire en sorte que le programme atteigne ses objectifs.
3. Les montants des contributions versées correspondent aux montants négociés et convenus par les parties intéressées et toutes les exceptions sont justifiées et consignées.
4. Les conditions des accords de contribution sont conformes à la politique du Conseil du Trésor sur les programmes de paiements de transfert et les bénéficiaires se sont conformés à ces conditions.
5. La direction du programme est d'avis que les objectifs du programme sont atteints et que les renseignements qui lui sont fournis par les exploitants des ports sur les résultats obtenus sont exacts.

Trois bureaux régionaux ont été visités dans le cadre de la vérification :

1. Bureau régional de l'Atlantique, Dartmouth (Nouvelle-Écosse);
2. Bureau régional du Pacifique, Vancouver (Colombie-Britannique);
3. Bureau régional de l'Ontario, Toronto (Ontario).

1.4 Méthodologie

La vérification a été effectuée en utilisant la méthodologie suivante :

- Réunion préliminaire avec les intervenants;
- Entrevues avec les membres du personnel dans les bureaux régionaux;
- Examen de la documentation pertinente, notamment d'un échantillon sélectionné de dossiers de projets dans les bureaux régionaux;
- Analyse du cadre de contrôle de la direction en place dans chaque région choisie.

2. Sommaire des constatations issues de la vérification

Dans l'ensemble, les critères de vérification mis au point pour mesurer les objectifs de la vérification, soit la diligence raisonnable et la saine gestion ainsi que le contrôle et la reddition de comptes du Programme du Fonds de cession des ports, ont été respectés. Par conséquent, le cadre de contrôle et de reddition de comptes de la direction est convenablement tenu et enregistré pour le Programme du Fonds de cession des ports. Les dossiers choisis pour tester les objectifs de la vérification figurent à l'annexe A.

Transports Canada examinera les observations et constatations suivantes qui découlent du travail de vérification :

2.1 Objectif 1 – Diligence raisonnable et saine gestion du programme

2.1.1 Documentation des évaluations des risques – Tous les bureaux régionaux

(i) Observation

L'évaluation des risques est fondée sur les critères proposés en avril 2002 par le directeur général, Programmes portuaires et cessions. L'évaluation des risques est effectuée par le biais de discussions continues dans les administrations régionales et avec Cession et exploitation des ports (AHPB). Les décisions concernant le type de surveillance et de vérification à adopter sont prises à la suite de ces discussions. Toutefois, le processus est effectué de vive voix et aucun dossier écrit n'existe pour appuyer les plans annuels régionaux de vérification. AHPB a produit des lignes directrices dans un cadre de vérification fondé sur les risques (CVFR) achevé en avril 2003 lors de la présentation au CT portant sur la prorogation de trois ans. Ces lignes directrices renforceront la gestion des risques du programme.

(ii) Recommandation

Même si les évaluations des risques sont effectuées par les Régions, afin d'assurer la diligence raisonnable du programme, les résultats de ces dernières devraient être consignés pour appuyer l'approche adoptée pour l'accord de contribution dans le cadre de la rédaction du plan annuel de vérification.

(iii) Réponse et plan d'action de la direction :

Région du Pacifique :
Les évaluations des risques sont menées et consignées dans la Région du Pacifique. La réévaluation se fait au moins une fois par exercice.

Région de l'Atlantique :
La Région de l'Atlantique continuera de veiller à ce que les évaluations des risques soient consignées et rattachées au plan annuel de vérification.

2.1.2 Approche uniforme des responsabilités de surveillance et de cession – Tous les bureaux régionaux

(i) Observation

La direction régionale du programme possède des structures différentes pour gérer le Programme du FCP, puisqu'il s'agit d'un programme décentralisé. Les bureaux régionaux ont une certaine autonomie en ce qui concerne la gestion de ce programme.

Dans la Région de l'Atlantique, Exploitation des havres et ports effectue les activités de surveillance. Cette direction est également chargée d'effectuer les activités de cession. Toutefois, les tâches concernant les activités effectuées avant et après les cessions sont divisées entre deux personnes.

Dans la Région du Pacifique, le Groupe Biens et cessions effectue les activités de surveillance. Ce groupe est également chargé d'effectuer les activités de cession. Les personnes chargées des activités de cession effectuent aussi les activités de surveillance. Le Groupe Biens et cessions n'effectue pas d'examens limités des procédures ou de vérifications sur place, lesquelles nécessiteraient plus de temps et d'autres compétences. Plutôt que d'effectuer ces tâches, il surveille la réception des déclarations de vérification annuelles et l'achèvement des vérifications intégrées.

Dans la Région de l'Ontario, le Groupe Programmes financés et administration effectue les activités de surveillance. Programmes et cessions effectue les activités de cession. Le directeur régional intérimaire, Programmes et cessions, surveille les activités de surveillance.

Dans l'ensemble, il serait préférable d'avoir une approche uniforme dans tous les bureaux régionaux. Toutefois, chaque Région adopte une approche qui convient à ses besoins d'après ses ressources en dotation. Actuellement, le service qui possède le plus de ressources internes et de connaissances sur les accords effectue les activités de surveillance pour les Régions.

Finalement, tous les gestionnaires du programme dans les bureaux régionaux de l'Atlantique et de l'Ontario ont suivi la formation sur la gestion des paiements de transfert fournie par le Ministère ou le SCT.

(ii) Recommandation

Les gestionnaires, Programmes portuaires, de la Région du Pacifique devrait suivre la formation ministérielle sur la gestion des paiements de transfert par le biais de la formation automatisée ou des cours de FPC.

(iii) Réponse et plan d'action de la direction

La formation sera suivie le plus tôt possible.

2.2 Objectif 2 – Contrôle du programme

2.2.1 Financement des activités de surveillance – Tous les bureaux régionaux

(i) Observation

Les ressources pour mener les vérifications effectuées après les cessions et les autres activités de surveillance proviennent du budget régional d'exploitation. AHPB met à la disposition des administrations régionales des fonds supplémentaires si elles en ont besoin.

Les activités de surveillance diffèrent d'un bureau régional à l'autre et cette situation peut avoir des répercussions sur les besoins de financement. Les Régions de l'Atlantique et de l'Ontario ont mené des vérifications sur place et des vérifications intégrées confiées au secteur privé, tandis que la Région du Pacifique n'a mené que des vérifications intégrées données à contrat à des experts-conseils. La Région du Pacifique possède un plus grand nombre de ports cédés que les Régions de l'Atlantique et de l'Ontario. Les Régions définissent leurs besoins de financement dans leur plan annuel de vérification, qui est présenté à AHPB.

2.2.2 Différences sur le plan des activités de surveillance et de vérification – Tous les bureaux régionaux

(i) Observation

La direction régionale du programme a des approches différentes en ce qui concerne les activités de surveillance et/ou de vérification. Cela est dû au fait que le Programme du FCP est décentralisé vers les Régions, lesquelles sont tenues de gérer ce programme. Les activités de surveillance vont des vérifications sur place aux vérifications intégrées des exploitants des ports confiées au secteur privé. La Région du Pacifique effectue les vérifications intégrées de tous les ports cédés. Cette décision était fondée sur les ressources internes limitées.

Dans la Région de l'Ontario, région où les activités de surveillance sont effectuées en même temps que les vérifications intégrées, seulement deux accords de contribution ont été vérifiés jusqu'à maintenant. La Région de l'Ontario prévoit avoir vérifié environ les deux tiers des accords de contribution avant la fin de 2006-2007. Avec ce plan, des neuf (9) accords d'exploitation en question, deux (2) seraient vérifiés après leur date d'expiration. Toutefois, les vérifications annuelles de ces deux (2) accords ont été reçues.

Dans la Région de l'Atlantique, presque la moitié des accords de contribution ont été vérifiés par des sociétés d'experts-conseils de l'extérieur alors que le reste des

accords ont fait l'objet d'une vérification sur place conformément à leur évaluation des risques. La Région de l'Atlantique aura terminé ses vérifications intégrées avant la fin de l'exercice 2003-2004, soit trois ans plus tôt que les bureaux régionaux du Pacifique et de l'Ontario.

AHPB doit fournir aux Régions un cadre de surveillance pour les nouveaux propriétaires de ports qui ont reçu des fonds de TC. En mai 2003, dans le cadre de la présentation au CT portant sur une prorogation de trois ans de ce programme, AHPB a élaboré un cadre de vérification fondé sur les risques (CVFR) et un cadre de gestion et de responsabilisation axé sur les résultats (CGRR) afin de fournir un cadre de contrôle pour surveiller les contributions et un mécanisme pour rendre compte des résultats obtenus. Le CVFR fournit une stratégie détaillée sur l'évaluation des risques et des lignes directrices générales concernant le type de surveillance qui doit être effectué par les Régions où des ports ont été cédés. Le CGRR détermine le type d'activité de surveillance et les extrants qui devraient assurer l'atteinte des objectifs du programme, comme la vérification des bénéficiaires, le suivi et l'assurance de la qualité. De plus, AHPB a mis au point des outils de surveillance pour les Régions afin de les aider à effectuer les vérifications des bénéficiaires. Toutefois, il n'existe aucun outil ou aucune norme pour les autres types d'activités de surveillance, comme une liste de vérification des dossiers de projets. De plus, ces outils ne figurent pas dans les *Lignes directrices et directives relatives au dessaisissement*. Un cadre général de surveillance inséré dans les *lignes directrices* fournirait des pratiques uniformes et normalisées de surveillance pour toutes les Régions.

Il est à noter que certaines Régions ont également élaboré des outils internes de vérification et/ou de surveillance. Par exemple, la Région de l'Atlantique a élaboré ses propres modèles pour chaque type d'activité de surveillance effectuée après les cessions, notamment des rapports de vérification et des vérifications sur place. Elle a aussi mis en place un cycle complet de surveillance et a activement participé à la rédaction des lignes directrices détaillées sur la surveillance des ports.

(ii) Recommandation

Dans le but d'assurer une approche plus uniforme des contrôles du programme par la direction et à la lumière des résultats des vérifications intégrées effectuées, il est recommandé que les bureaux régionaux réévaluent leur évaluation des risques pour confirmer le niveau adéquat de surveillance requis pour chaque accord, comme il est précisé dans le CVFR.

Les Régions devraient effectuer des vérifications intégrées de la plupart des accords de contribution évalués comme étant à risque moyen et élevé conformément aux évaluations régionales des risques. Toutefois, les vérifications intégrées peuvent ne pas être l'activité de surveillance la plus efficiente pour les accords de contribution à faible risque.

AHPB devrait compléter son cadre de surveillance en fournissant aux Régions des outils de surveillance, autres que des vérifications des bénéficiaires, comme une liste de vérification des dossiers de projets. AHPB devrait également intégrer ce cadre dans ses *Lignes directrices et directives relatives au dessaisissement* pour fournir ces critères aux Régions, ce qui accroîtrait l'uniformisation des pratiques de surveillance.

La direction du programme de la Région de l'Ontario devrait faire avancer son calendrier des vérifications intégrées et des activités de surveillance. Le fait d'effectuer plus tôt les vérifications intégrées permettrait de prendre des mesures correctives, au besoin, avant que les accords d'exploitation conclus avec les exploitants des ports prennent fin.

(iii) Réponse et plan d'action de la direction

AHPB :
AHPB modifiera les *Lignes directrices et les directives relatives au dessaisissement* au cours du prochain exercice en vue de tenir compte, entre autres choses, des activités de surveillance effectuées après les cessions. À ce moment-là, les documents appropriés seront intégrés.

Région de l'Ontario :
La Région surveille et examine les vérifications annuelles analysées que doivent fournir tous les bénéficiaires des accords de contribution. À la suite de ces examens, on détermine si une vérification intégrée est nécessaire et le moment où elle sera effectuée.

Région du Pacifique :
Les évaluations des risques seront réévaluées comme il a été recommandé.

Région de l'Atlantique :
La Région de l'Atlantique continuera d'évaluer les risques associés aux différents niveaux de vérifications effectuées;

Étant donné le niveau d'expertise lié à la vérification dans le bureau régional et la complexité de la plupart des accords de contribution, la Région continuera de favoriser les vérifications intégrées effectuées par des entrepreneurs privés.

2.3 Objectif 3 – Reddition de comptes du programme

2.3.1 Différences sur le plan de la documentation des activités de surveillance – Tous les bureaux régionaux

(i) Observation

Chaque bureau régional a élaboré son propre système de documentation afin d'assurer le suivi des déclarations de vérification annuelles reçues, des tâches de vérification, des périodes d'exploitation et de la surveillance des périodes de transaction des propriétés. Les renseignements recueillis de ces différents systèmes varient d'une région à l'autre. À l'échelle nationale, cet écart dans la pratique augmente le risque que le contrôle et la reddition de comptes des accords de contribution pour les ports cédés soient incohérentes. Un sommaire du rendement de la surveillance est requis pour fournir à AHPB des renseignements à jour sur la surveillance et accroître la gestion du programme.

Un système de base de données portant le nom de Système de surveillance de la cession des ports (SSCP) a été élaboré dans la Région de l'Atlantique pour notamment centraliser et officialiser la documentation des activités de surveillance effectuées. Les renseignements consignés dans la base de données seraient mis à la disposition de Cession et exploitation des ports à Ottawa. Au moment de la vérification, les autres bureaux régionaux avaient commencé à suivre la formation sur le SSCP. La Région de l'Atlantique a lancé la base de données rétroactivement avec tous les renseignements de la surveillance effectuée après les cessions recueillis par Havres et ports, ce qui rend cette information facile d'accès pour Cession et exploitation des ports à Ottawa. Pour le moment, les Régions ne sont pas obligées d'utiliser ce système de base de données.

(ii) Recommandation

AHPB devrait fixer une norme pour toutes les Régions afin de fournir régulièrement des renseignements sur le rendement de la surveillance. Le SSCP pourrait constituer cette norme.

(iii) Réponse et plan d'action de la direction :

AHPB :
Même si nous comprenons l'importance de la surveillance effectuée après les cessions, à cause des problèmes de ressources des Régions, l'accent a principalement été mis sur la cession des ports publics restants avant que le programme prenne fin.

Compte tenu du fait que le programme touchera à sa fin au cours des prochaines années, les Régions ont déjà mis en place avec succès leurs propres activités de

surveillance effectuées après les cessions. Pour cette raison, AHPB n'oblige pas les Régions à utiliser le SSCP.

Région de l'Atlantique :
La Région de l'Atlantique continuera d'utiliser le Système de surveillance de la cession des ports pour consigner les activités effectuées dans le cadre du Programme du Fonds de cession des ports.

2.3.2 Rapport des activités de surveillance – Administration centrale et tous les bureaux régionaux

(i) Observation

Pour le moment, le Rapport annuel sur la cession et l'exploitation des ports n'englobe pas tous les renseignements nécessaires sur les activités de surveillance effectuées au cours de l'exercice, mais il renferme des renseignements détaillés sur l'état d'avancement du processus de cession. Le ministre des Transports présente ce rapport annuel au Parlement.

Puisque les contributions sont versées aux exploitants des ports sans que ces derniers ne présentent au préalable des documents à l'appui, les activités de surveillance effectuées par la Direction de la cession et de l'exploitation des ports et les bureaux régionaux représentent une mesure importante de reddition de comptes au Parlement et à la population.

(ii) Recommandation

Pour étendre les activités actuelles de rapport du Programme du Fonds de cession des ports, il est recommandé d'ajouter des indicateurs clés dans le rapport annuel présenté au Parlement. Cession et exploitation des ports à Ottawa serait responsable de la centralisation des renseignements provenant des bureaux régionaux. Le cadre de gestion et de responsabilisation axé sur les résultats pour le Programme de cession des ports détermine les indicateurs précis qui devraient être communiqués. Les indicateurs devraient protéger les renseignements confidentiels portant sur les accords de contribution et les exploitants des ports et devraient englober les éléments suivants :

- Nombre de vérifications effectuées pendant l'exercice par Région;
- Nombre de déclarations de vérification annuelles conformes reçues pendant l'exercice par Région.

(iii) Réponse et plan d'action de la direction :

AHPB :
En vertu d'une disposition de la *Loi maritime du Canada*, AHP était tenu de présenter un rapport annuel au Parlement sur l'état d'avancement de la cession et de l'exploitation des ports publics pour les quatre exercices suivant l'entrée en vigueur de la Loi. Cette exigence est maintenant remplie, toutefois, AHPB prévoit poursuivre la production de ce rapport qui continuera d'être signé par le Ministre et le rendra disponible sur le site Web de TC. Le rapport annuel comprendra une section qui portera de façon générale sur les activités de surveillance effectuées après les cessions et cernera les points utilisés pour effectuer les activités de surveillance, tels que les déclarations de vérification annuelles et les vérifications.

Annexe A
Accords de contribution examinés pendant cette vérification

1. Région de l'Atlantique

Iona (A673-131Q)	255 000 $			
131P Hantsport	220 000 $			
131M Pictou jetée B	29 400 $			
113W Walton/East Hants	70 000 $			
Annapolis Royal		125 000 $		
Tiverton		400 000 $		
Parrsboro		761 998 $		
Yarmouth		4 800 000 $		
Total - accords examinés	**574 400 $**	**6 086 998 $**	**0**	**6 661 398 $**

2. Région de l'Ontario

Collingwood	275 000 $			
Kingston – Crawford Dock	100 000 $			
Selkirk		716 000 $		
Kenora		1 500 000 $		
Total - accords examinés	**375 000 $**	**2 216 000 $**	**0 $**	**2 591 000 $**

3. Région du Pacifique

Powell River (KG-P-150-53AR)	626 805 $			
5343 Port Hardy	735 000 $			
5353 Alert Bay	634 922 $			
5357 Capital Regional District – Sturdies Bay	700 000 $			
Rue Belleville		1 500 000 $		
Savary		550 000 $		
Masset		650 000 $		
Sidney		4 500 000 $		
Stewart		571 000 $		
Seymour Arm				
Kelsey Bay				
Coal Harbour			580 000 $	
Victoria, Erie/Huron			1 966 000 $	
Victoria, rue Government			1 967 000 $	
Victoria, rue Wharf			966 000 $	
Victoria, Ogden Point			6 966 250 $	
Total - accords examinés	**2 696 727 $**	**7 771 000 $**	**12 445 250 $**	**22 912 977 $**

Annexe A
Accords de contribution examinés pendant cette vérification

1. Région de l'Atlantique

Accord de transfert	2000-2001	2001-2002	2002-2003	Total
Iona (A673-131Q)	255 000 $			
131P Hantsport	220 000 $			
131M Pictou jetée B	29 400 $			
113W Walton East Hants	70 000 $			
Annapolis Royal		125 000 $		
Liverton		400 000 $		
Parrsboro		761 998 $		
Yarmouth		4 800 000 $		
Total - accords examinés	**574 400 $**	**6 086 998 $**	0	6 661 398 $

2. Région de l'Ontario

Accord de transfert	2000-2001	2001-2002	2002-2003	Total
Collingwood	275 000 $			
Kingston – Crawford Dock	100 000 $			
Selkirk		716 000 $		
Kenora		1 500 000 $		
Total - accords examinés	375 000 $	2 216 000 $	0 $	2 591 000 $

3. Région du Pacifique

Accord de transfert	2000-2001	2001-2002	2002-2003	Total
Powell River (KG-P-150-53AR)	626 805 $			
5343 Port Hardy	735 000 $			
5353 Alert Bay	634 922 $			
5357 Capital Regional District Sturdies Bay	700 000 $			
Rue Belleville		1 500 000 $		
Savary		550 000 $		
Masset		650 000 $		
Sidney		4 500 000 $		
Stewart		571 000 $		
Seymour Arm				
Kelsey Bay				
Coal Harbour			580 000 $	
Victoria, Erie Huron			1 966 000 $	
Victoria, rue Government			1 967 000 $	
Victoria, rue Wharf			966 000 $	
Victoria, Ogden Point			6 966 250 $	
Total - accords examinés	2 696 727 $	7 771 000 $	12 445 250 $	22 912 977 $